

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4139

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/10223

### **Nachfrage zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 3612: Zugausfälle und -verspätungen der S-Bahnlinie 5**

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Mit der Kleinen Anfrage Nr. 3612 (Drucksache 6/8900) wurden verschiedene Fragen zur S-Bahnlinie 5 gestellt. Aus einer Präsentation des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zum „Fahrplan 2019“ leiten sich eine Reihe weiterer Fragen zur S-Bahnlinie 5 ab. Der zufolge habe sich die Gesamtzahl der Fahrgäste im VBB von 2013 bis 2017 um elf Prozent erhöht, während die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Verbundgebiet nur um vier Prozent zunahm. Die höchste Zuwachsrate aller Pendlerinnen und Pendler, also auch derjenigen, die mit dem Pkw unterwegs sind, gab es bei Fahrten von Berlin nach Hoppegarten. Hier waren im vergangenen Jahr 21 Prozent mehr Pendlerinnen und Pendler unterwegs als noch 2013. In die Gegenrichtung erfolgte im selben Zeitraum eine Zunahme um fünf Prozent. In der Antwort auf die obengenannte Kleine Anfrage zu den Zugausfällen und -verspätungen der S-Bahnlinie 5 erklärt die Landesregierung, dass im Rahmen der Korridoruntersuchung ÖPNV-Konzept 2030 auch Prognosen zur künftigen Fahrgastnachfrageentwicklung auf der S-Bahnlinie 5 erstellt wurden. In diesen Prognosen geht die Landesregierung abschnittsweise von einer Steigerung der Fahrgastzahlen bis 2030 von 27 bzw. 29 Prozent aus.

1. Wie bewertet die Landesregierung die in der Präsentation des VBB zum „Fahrplan 2019“ dargelegten Steigerungen der Fahrgastzahlen im gesamten Verbund und konkret für die S-Bahnlinie 5?
2. Der Agentur für Arbeit zufolge nahm im Zeitraum von 2013 bis 2017 die Zahl der Pendler auf der Strecke Richtung Hoppegarten um 21 Prozent zu. In Richtung Berlin erfolgte eine Zunahme um fünf Prozent. Welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für die Auslastung der S-Bahnlinie 5 ableiten? Sind damit die Prognosen im Rahmen der Korridoruntersuchung ÖPNV-Konzept 2030 zur künftigen Fahrgastnachfrageentwicklung auf dieser Strecke überholt und müssen angepasst werden?

zu Fragen 1 und 2: Im Rahmen der Korridoruntersuchung zum „ÖPNV-Konzept 2030“ wurden die zur Bearbeitung erforderlichen und verfügbaren Daten zur Bevölkerungs- und Nachfrageentwicklung sowie zu Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehren auf den Korridoren des Schienenpersonennahverkehrs in Berlin und Brandenburg herangezogen und

analysiert. Für den Korridor der S5 wurde auf dieser Grundlage im Querschnitt zwischen Mahlsdorf und Birkenstein eine Nachfragesteigerung von 2013 zu 2030 um 27 % prognostiziert, was einer Zunahme um 8.600 Fahrgastfahrten pro Tag entspricht.

Die in der VBB-Präsentation zum Fahrplan 2019 dargestellten Pendlerdaten sind der Statistik der Agentur für Arbeit entnommen. Diese gibt die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler wieder. In absoluten Zahlen steigerte sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler zwischen Berlin und Hoppegarten zwischen 2013 und 2017 um 898 Personen. Bei der Zugrundelegung eines Modalsplits mit etwa 20 % ÖV-Anteil resultiert daraus eine Steigerung von etwa 360 Fahrgastfahrten täglich. Die Prognosewerte aus dem ÖPNV-Konzept 2030 stehen demnach nicht im Widerspruch zu den von der Agentur für Arbeit veröffentlichten Daten.

Für die weiteren Untersuchungen im Rahmen des Projekts i2030 wird hinsichtlich der Nachfrageprognose ein Stand hergestellt, der aktuell verfügbare Strukturdaten einbezieht. Insofern wird in diesem Zusammenhang auch eine Aktualisierung der Nachfrageprognose erfolgen.

3. Welche konkreten kurz-, mittel- und langfristigen Pläne zur Verbesserung der Kapazitäten auf der S-Bahnlinie 5 gibt es und wann sollen diese realisiert werden?

zu Frage 3: Kurzfristig wird seitens der Länder Brandenburg und Berlin der möglichst rasche Wiedereinsatz der Verstärkerfahrten der S5 zwischen Berlin Warschauer Straße und Berlin-Mahlsdorf angestrebt. Diese in den Hauptverkehrszeiten vorgesehenen zusätzlichen Züge hätten eine erhebliche Entlastungswirkung für die zwischen Strausberg Nord bzw. Strausberg und Westkreuz verkehrenden Züge der sogenannten Stammzuggruppe. Aus Gründen unzureichender Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit bei der S-Bahn Berlin GmbH verkehren diese Verstärkerzüge derzeit nicht.

Mittel- bis langfristiges Ziel beider Länder, gleichlautend abgestimmt ausgewiesen in den jeweiligen Landesnahverkehrsplänen, ist die räumliche Ausdehnung des derzeit in den Hauptverkehrszeiten bereits bis/ab Hoppegarten angebotenen 10-Minuten-Taktes bis zum Bahnhof Strausberg. Allerdings sind für diese Maßnahme zunächst die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Die baulich-technischen Erfordernisse werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 untersucht.

4. In der Antwort auf die oben genannte Kleine Anfrage verweist die Landesregierung darauf, dass im Rahmen des Projektes i2030 Maßnahmen zu einer Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie 5 untersucht werden. Wann ist mit dem Abschluss der Untersuchungen zu rechnen und in welchem Zeitrahmen sollen die Maßnahmen anschließend umgesetzt werden?
5. Welche Alternativen jenseits einer durchgehenden Zweigleisigkeit auf der S-Bahnlinie 5 gibt es zum Erzielen des 10-Minuten-Takts nach Fredersdorf-Vogelsdorf und wie bewertet die Landesregierung diese im Einzelnen?

zu Fragen 4 und 5: Die nähere Untersuchung und schließlich Bewertung dieser unterschiedlichen Möglichkeiten, wie durchgehende Zweigleisigkeit oder die Schaffung zusätzlicher Begegnungsbahnhöfe bzw. Begegnungsabschnitte, ist Inhalt des Projektes i2030. Inhaltliche Bewertungen und Angaben zum Zeitrahmen können in der jetzigen Projektphase noch nicht getroffen werden.